

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 6

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rollmaterial.

Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten, ferner in der Untersuchung neuer oder umgebauter Fahrzeuge vor deren Inbetriebsetzung, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials im Betrieb und des Zugförderungsdienstes. Vorgekommene Unfälle und Schäden werden untersucht und die nötig erscheinenden Massnahmen zur Verhütung von Wiederholungen angeregt oder verlangt.

Bezüglich der erfolgten Änderungen im Rollmaterialbestand sei auf die Neuausgabe der Rollmaterialstatistik des Eisenbahndepartements verwiesen. Unter den Neubauten des Berichtsjahrs mag nur erwähnt werden, dass man auch bei uns infolge des Mangels an Kupfer sehr sparsam mit diesem Material umgehen und als Ersatz für Kupfer beim Bau von Lokomotivfeuerbüchsen zum Eisen greifen musste.

Inbezug auf billigen Betrieb auf Linien mit geringem Verkehr ist zu bemerken, dass zu den vorhandenen Dampfmotorwagen zwei neue der Huttwil-Eriswil-Bahn hinzukamen.

Von der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn sind die schon im Jahre 1914 beschafften drei *Rollwagen* nunmehr in Betrieb genommen worden. Der heutige Bestand an solchen Fahrzeugen zur Beförderung normalspuriger Wagen auf Schmalspurbahnen beträgt daher 64 Rollwagen und 36 Paar Rollböcke.

Bezüglich Verbesserungen am Rollmaterial ist zu erwähnen, dass auf Ende des Jahres 708 oder 45,5% aller Dampflokomotiven mit *Rauchverminderungseinrichtungen* ausgerüstet waren gegenüber 44,5% im Vorjahr, und mit Dampfüberhitzung 296 oder 19% aller Dampflokomotiven gegenüber 263 oder 17% im Vorjahr.

Als Neuerung auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung ist die Einführung des *Quecksilberdampf-Gleichrichters* als Wechselstrom-Gleichstrom-Umformer bei der Limmattal-Strassenbahn zu erwähnen.

Die befriedigenden Ergebnisse der Versuche bezüglich Verbesserung der *Lüftung der Personenwagen* führten die schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung dieser Verbesserung bei allen neuen Personenwagen mit Faltenbälgen.

Über den Stand der *Personenwagenbeleuchtung* bei den normalspurigen Bahnen gibt nachfolgende Zusammenstellung Auskunft: Petroleumbeleuchtung 274 Wagen oder 6,7% (gegen 7,2% im Vorjahr), Gasbeleuchtung 391 Wagen oder 9,6% (11,11%), Elektrische Beleuchtung 3428 Wagen oder 83,7% (81,7%). Die Schwierigkeiten in der Rohmaterialbeschaffung für die Fettgaserezeugung hatte zur Folge, dass in erhöhtem Masse die elektrische Wagenbeleuchtung eingeführt wurde.

Anderseits aber führte auch der herrschende Petrolmangel zu Notmassnahmen, wie die Verminderung der Signale an den Lokomotiven, denen das Eisenbahndepartement nur mit Rücksicht auf die ungewöhnlichen Verhältnisse zustimmen konnte und in der Meinung, dass gleichzeitig Versuche mit Ersatzbeleuchtungen gemacht würden.

Auf elektrischen Schmalspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb waren auf Ende des Berichtsjahrs mit *elektromagnetischen Schienenbremsen* ausgerüstet: 5 oder 12,8% aller Lokomotiven; 491 oder 39,8% aller Motorwagen; 9 oder 2,8% aller Anhängewagen.

Zum erstenmal fand bei uns eine *selbsttätig wirkende Wagenkupplung* auf Schmalspurbahnen praktische Anwendung¹⁾. Auf Ende des Jahres waren 9 Wagen von Bahnen und 58 Fahrzeuge einer an das Netz einer städtischen Strassenbahn angeschlossenen Fabrikbahn mit einer derartigen Kupplung ausgerüstet. Zwei im Bau begriffene Bahnen sehen die Ausrüstung ihres gesamten Rollmaterials damit vor.

Miscellanea.

Bebauungsplan der Stadt Luzern. Auf Veranlassung der rührigen „Innerschweiz. Vereinigung für Heimatschutz“, der sich neben Andern auch die Sektion Waldstätte des S. I. A. angeschlossen hatte, sprach am 31. Juli in Luzern Architekt Hans Bernoulli über die bauliche Zukunft dieser Stadt.

Als besonders kennzeichnend für Luzern, das er in dieser Hinsicht den schönsten Städten der Welt, wie Edinburg und Lissabon, an die Seite stellt, bezeichnet Bernoulli den Umstand, dass hier

¹⁾ Vergl. die Beschreibung dieser automatischen Kupplung auf Seite 187 von Band LXVI, (16. Oktober 1915).

mit der baulichen Schönheit jene der Lage, der landschaftlichen Reize eng verbunden sei. Beide zusammen bedingen die starke Anziehungskraft der Stadt; beide werden aber in immer stärkerem Mass dadurch gefährdet, dass das Stadtwachstum nicht planmäßig, organisch erfolgt, sondern in Form mehr oder weniger zufälliger Wucherungen. Diese verdecken die Schönheiten der Stadt, ihre wirkungsvollen Kontraste, ihre Eigenart immer mehr. In baulicher Beziehung sei erinnert an die frühere Gegensatzwirkung der Bürgerstadt mit den alten Museggürmen im Westen und der Hofkirche als Dominante der kirchlichen Bauten im Osten. Aber auch die landschaftlichen Feinheiten der Stadtsilhouette werden durch rücksichtlose Bauerei verflacht; als Beispiel hierfür nannte Bernoulli das heute kaum mehr ausgesprochene Tälchen, durch das sich die Zürcherstrasse nach Norden zieht. Das Gleiche gilt auch von den Seeufern, die durch z. T. allzu aufwendige Quaibauten ihres Reizes beraubt erscheinen.

Im Weiteren setzte dann Bernoulli die Gesichtspunkte auseinander, die bei einer planmässigen, im weitesten Sinne ökonomischen Stadterweiterung massgebend sein sollten: Vorsorgliche Ausscheidung der freizuhaltenden Grünreservationen; die Abgrenzung der Bauzonen, wobei zur Steigerung der plastischen Wirkung wie aus bauökonomischen Gründen niedrigere Bebauung im Tal, höhere an den Hängen anzustreben sei, usw. Hinsichtlich der Bauzonen-Verteilung sei von grösster Wichtigkeit die Abklärung der schwedenden Frage ob, wo und wie in Luzern, der bisher überwiegend auf den Fremdenverkehr gestellten Stadt, Industrie-Ansiedlung zu fördern sei; hiermit aufs engste organisch verknüpft ist natürlich die Frage der Bahnhofserweiterung, namentlich die Verlegung des Güterbahnhofs mit Geleiseanschluss-Möglichkeit. In ästhetischer Richtung bedarf die Personenbahnhof-Erweiterung, der Bahnhofplatz, die Ueberbauung des Schützenfesthütte-Areals, dieses Angelpunktes im künftigen Stadtbild, sorgfältigen und allseitigen Studiums. Alle diese Erwägungen führen von selbst zu dem Ergebnis, dass, wie kaum wo anders, gerade für Luzern die Veranstaltung eines *Bebauungsplan-Wettbewerbes* sich als Pflicht der Selbsterhaltung aufdränge.¹⁾

Von der Versammlung wurden die Ausführungen Bernoullis sehr beifällig aufgenommen und von Herrn W. Amrein, dem Präsidenten des Luzerner „Heimatschutz“, gebührend verdankt. Trotz des offenkundigen, lebhaften Interesses — es waren etwa 260 Zuhörer erschienen — wollte eine Diskussion nicht in Fluss kommen. Begreiflicherweise, denn einmal war Vielen der Stoff in dieser allseitigen Beleuchtung völlig neu, und zum andern verhinderten gerade die Aktualität gewisser Einzelfragen und die darüber herrschenden Meinungsverschiedenheiten eine rückhaltlose Aeusserung seitens der mehr oder weniger Beteiligten. Wir haben aber den Eindruck davongetragen, dass der vorläufige Zweck der Veranstaltung wohl erreicht worden sei. Sache der Initianten wird es sein, ihre sehr verdienstliche Pionierarbeit fortzusetzen, und das nun erweckte öffentliche Interesse nicht mehr einschlafen zu lassen. Benütze man die gegenwärtige wirtschaftliche Pause, um bei Wiederkehr normaler Zeiten für den zu erwartenden neuen Aufschwung allseitig gerüstet zu sein!

C. J.

Metallprüfung mittels Röntgenstrahlen. An der am 18. Juni abgehaltenen Hauptversammlung des Vereins deutscher Giessereifachleute behandelte Prof. Dr. W. Scheffer die Metallprüfung mittels Röntgenstrahlen. Wie wir einem kurzen Bericht in „Stahl und Eisen“ entnehmen, besprach der Vortragende zunächst eingehend die besonderen Eigenschaften der Coolidge-Röhre, die die Durchleuchtung von Metallen mittels Röntgenstrahlen, die im allgemeinen nicht durch Metalle dringen, erst ermöglicht hat. Er wies namentlich auf den Umstand hin, dass sie die Regelung von Energimenge und Härtegrad (Wellenlänge) unabhängig voneinander gestattet, was für die Untersuchung von Hohlräumen in Metallen von grosser Wichtigkeit ist. Weiter wurden die zentralperspektivischen Gesetze behandelt, die bei der Lichtbilddaufnahme mit der Röntgen-, bzw. Coolidge-Röhre zu beachten sind und es ermöglichen, auch die Tieflage von Hohlräumen, Blasen usw. in den Metallstücken zu ermitteln. Die Dicke der Untersuchungsstücke, die von den Strahlen durchdrungen werden können, beträgt zurzeit nur etwa 10 bis 30 mm, je nach der Dichte des zu untersuchenden Metalls, wodurch die Anwendungsmöglichkeit dieses Verfahrens noch begrenzt ist. Nach Scheffers Ansicht ist aber zu hoffen, dass mit der Zeit auch

¹⁾ Vergl. die hierzu bereits ergrieffene Initiative, Bd. LXVII, S. 289 (10. Juni 1916).

das Durchleuchten grösserer Dicken möglich sein wird. Das Prüfungsverfahren, mit dessen Anwendung und Vervollkommenung sich der Vorfragende beschäftigt, steht noch in den Anfängen; die Bequemlichkeit seiner Anwendung lässt jedoch eine möglichst baldige Verbesserung und Verbreitung in metallurgischen Kreisen als sehr wünschenswert erscheinen. Zum Schluss wurden einige Lichtbilder von in Amerika gelungenen Nachweisen von Gussfehlern in Metallstücken vorgeführt (vergl. hierüber unsre kurze Notiz in Band LXV, Seite 197, 24. April 1915), an Hand deren die Wichtigkeit dieses Untersuchungsverfahrens und dessen Brauchbarkeit erläutert wurden.

Eine Eisenbahn von 38 cm Spurweite. Wenn für den Materialtransport in industriellen Betrieben Bahnen mit geringer Spurweite keine Seltenheit sind, und in Ausstellungen oder Vergnügungsparks solche zuweilen auch für den Personenverkehr verwendet werden, dürfte die von Ravenglass nach Boot führende „Eskdale Railway“ in der Grafschaft Cumberland wohl die einzige, dem öffentlichen Verkehr dienende Bahn mit 38 cm Spur sein. Ursprünglich mit 87 cm Spur erstellt und für den Erztransport nach der Küste bestimmt, wurde diese Bahn, die eine Gesamtlänge von 11,4 km und Steigungen bis 30 ‰ aufweist, nach Einstellung des Bergwerksbetriebs als Lokalbahn

mit 38 cm Spur umgebaut, als welche sie vor kurzem für den Verkehr eröffnet wurde. Nach „Engineering“, dem wir auch die nebenstehenden Abbildungen entnehmen, dient gegenwärtig für die Förderung von Personenzügen eine 2-B-1 Lokomotive mit rund 7 m² Heizfläche, 4150 mm Länge über Puffer, einschliesslich Tender, und 2,3 t Dienstgewicht. Für die Förderung schwererer Personenzüge ist die in Abb. 1 dargestellte 2-C-1 Lokomotive der „Staughton Manor Railway“ in Aussicht genommen, die folgende Hauptdaten aufweist: Länge über Rahmen 3310 mm, Länge mit Tender über

Puffer 5500 mm, totaler Radstand 2580 mm, fester Radstand 1115 mm, Triebadurchmesser 505 mm, Zylinderdurchmesser 111 mm, Zylinderhub 180 mm, Heizfläche rund 8,5 m², Rostfläche 0,23 m², Betriebsdruck 9,1 at, Dienstgewicht einschliesslich Tender 3,1 t. Diese Lokomotive kann auf horizontaler Strecke ein Zugsgewicht von 17 t

mit einer Geschwindigkeit von 22,5 km/h schleppen und erreicht auf ebener Bahn eine Maximalgeschwindigkeit von 57 km/h. Sie kann ohne Schwierigkeit Kurven von 7,5 m Radius befahren. Zur Güterzugförderung dient die in Abb. 1 links ersichtliche 0-B-0 Lokomotive. Die offenen Personenwagen haben bei 2,5 m Kastenlänge acht Sitzplätze, die geschlossenen bei 5,6 m Länge und 1,2 t Leergewicht 16 Sitzplätze. Abbildung 2 zeigt das Innere eines geschlossenen Personenwagens.

Die Kohlenstationen am Panamakanal. Zur Versorgung der durchfahrenden Dampfer mit Kohlen sind an den beiden Enden des Panamakanals zwei Kohlenlagerplätze erstellt worden, von denen jene bei Cristobal auf der atlantischen Seite für die Lagerung von 485000 t Kohlen genügt, während die lediglich für militärische Zwecke errichtete Station in Balboa für eine Aufnahmefähigkeit von 215000 t bemessen ist. Die Anlage bei Cristobal besteht nach „Eng. News“ in der Hauptsache aus einem Landungssteg von 530 m Länge und 128 m Breite, der mit der einen schmalen Seite an das Land anschliesst. An den beiden Längsseiten, auf denen die Sohle auf 325 m Länge 12,5 m tief ausgebaggert ist, sind zwei 23 m

breite Landungsbrücken angeordnet, von denen die eine zum Ausladen, die andere zum Wiederbeladen der Schiffe dient. Diese Brücken bestehen aus einer Eisenbetondecke, die auf vier Reihen von 15 bis 22 m tief reichenden Betonpfeilern ruht. Auf jedem Ladeufer befinden sich vier Fördertürme, während der zwischen beiden Ufern liegende Lagerplatz von zwei 91 m langen Verladebrücken überspannt wird. Die Verbindung zwischen den Brücken und den Fördertürmen bildet eine rings um den Platz verkehrende zweispurige Hochbahn mit elektrischem Betrieb. Am Kopfende des Steges sind noch besondere Vorrichtungen für die Abgabe von Kohlen an kleinere Schiffe und Schleppdampfer eingerichtet. Entsprechend einer Forderung des Marine-Departements wird ein Teil der Kohle (in Cristobal 100000 t, in Balboa 50000 t) als Vorsichtsmassregel gegen Selbstentzündung, sowie zur Verhütung einer Verschlechterung der Kohle durch Verdunstung, unter Wasser gelagert. Die normale Leistungsfähigkeit der Fördervorrichtungen der Station Cristobal wird für die Zufahrtsseite zu 1000 t/h, für die Abfuhrseite zu 2000 t/h angegeben. Die für den Betrieb erforderliche elektrische Energie wird von einer Umformeranlage von 2900 kVA geliefert; nur die Fördertürme auf der Zufahrtsseite werden mit Dampf betrieben.

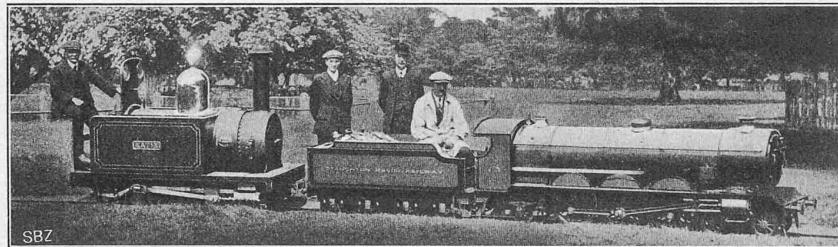


Abb. 1. Lokomotiven einer englischen Kleinbahn mit 38 cm Spurweite.

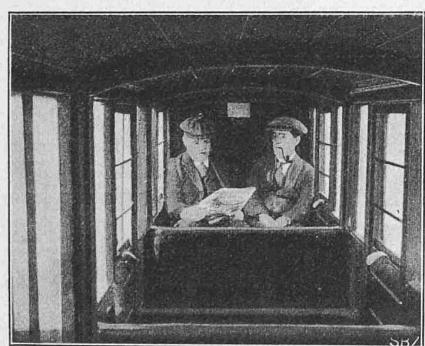


Abb. 2.

Neue Ölrückkühlung für Transformatoren. Bei Transformatoren grösserer Leistung, bei denen zur Rückkühlung des erwärmeden Oels die Vergrösserung der Kastenoberfläche durch Rippen nicht mehr genügt, wird meistens eine von Wasser durchflossene Kühlslange in den obren Teil des Transformatorengehäuses eingebaut, in einzelnen Fällen auch das mittels einer Pumpe ständig in Zirkulation gehaltene Öl in einem getrennten Apparat gekühlt.

Statt der erwähnten Kühlslangen werden nun von der Firma Brown, Boveri & Cie, wie wir den „B. B. C. Mitteilungen“ entnehmen, von vertikalen Röhren durchzogene, flache Kühlkammern angewendet, die innen direkt an der Kastenwand des Transformators oder in einem bestimmten Abstand derselben befestigt werden. An beiden Enden der Kammern wird die diese durchfliessende Kühlflüssigkeit zu-, bzw. abgeführt, während das Öl durch die Röhren zirkuliert.

Die Deutsche Beleuchtungstechnische Gesellschaft hält am Samstag den 16. September im Luitpoldhaus in Nürnberg ihre dritte Jahresversammlung ab. Neben den geschäftlichen Traktanden stehen auf der Tagesordnung Vorträge von Dr. Norden, Berlin, über „Die Technik der Kathodenstrahlen“, von Dr. Meyer, Berlin, „Ueber die Grenzen der Lichterzeugung durch Temperaturstrahlung, das sogenannte mechanische Äquivalent des Lichtes und die jetzt gebräuchlichen Glühlampen“, sowie von Dr. U. A. Halbertsma, Frankfurt a. M. „Ueber Fabrikbeleuchtung“. Am darauffolgenden Sonntag findet ein Ausflug nach Rothenburg a. T. statt.

Der Energieverbrauch der elektrischen Traktion der Berner Alpenbahn. In dem unter diesem Titel in Nr. 2 dieses Bandes (8. Juli 1916) erschienenen Bericht von Ingenieur L. Thormann hat sich nachträglich in Abbildung 10, auf Seite 15, ein kleiner Fehler herausgestellt, indem dort die Skala für die kWh um eine Dezimalstelle zu gross eingetragen ist. Wie übrigens schon sofort aus dem Vergleich mit den in der danebenstehenden Tabelle enthaltenen Zahlen für den Energieverbrauch hervorgeht, soll die betreffende Skala nicht Werte von 1 bis 9 Mill. kWh, sondern solche von 0,1 bis 0,9 Mill. kWh anzeigen.

Eine volkswirtschaftliche Gesellschaft zur Förderung des Elektromobilverkehrs in Oesterreich ist am 11. Juli in Wien gegründet worden. Die Vereinigung hat sich die Aufgabe gestellt, die Einführung des elektrischen Fahrzeugs in grossen Städten und dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Ein besonderes technisches Komitee wird durch Erteilung von unentgeltlichem Rat und Auskünften an Interessenten sowie durch Veranstaltung von Ausstellungen und Probefahrten die betreffenden Bestrebungen unterstützen.

Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern.
Die vom Verwaltungsrat genehmigte Baurechnung über das Verwaltungsgebäude weist an Gesamtkosten 1341 151 Fr. auf, entsprechend einem Betrag von Fr. 34,65 für den Kubikmeter umbauten Raumes.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Gemeinde Bözingen (Bd. LXVIII, S. 42). Die ausschreibende Behörde ersucht uns, in Ergänzung unserer auf Seite 42 dieses Bandes gebrachten Notiz mitzuteilen, dass unter „auswärts wohnenden Bieler Fachleuten“ alle jene zu verstehen sind, „die im Amte Biel aufgewachsen sind und dort ihre Schulen (Elementarschulen und Gymnasium, Gymnasium oder eine der beiden vorgenannten und Technikum) absolviert haben.“

Kantonalbankgebäude in Burgdorf (Bd. LXVII, S. 233). Es sind auf den Termin vom 1. August rechtzeitig 77 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird voraussichtlich Montag den 14. August zusammentreten.

Literatur.

Der praktische Ingenieur, Technische Fachzeitschrift für die Schweiz. Hervorgegangen aus „Uhland, der praktische Maschinenkonstrukteur“. Abonnementsauslieferung W. Holm, Verlagsbuchhandlung Kreuzlingen. Abonnementspreis für 26 Hefte mit ca. 55 Konstruktionstafeln 5 Fr. pro Quartal.

Verschiedene Mitteilungen über das Gebahren des Annoncen-Acquisiteurs dieses, seit Anfang 1915 erscheinenden Blattes verlassen uns, davon Notiz zu nehmen. Es handelt sich um die, in wenig veränderter Form wiedererstandene „Schweizer Ingenieur-Zeitung“, der wir in Band LXIV, Seite 26 (11. Juli 1914) ein Kränzlein gewunden hatten, und die bald darauf wieder verschwand. Der Unterschied der Neuerscheinung gegenüber ihrem kurzlebigen Vorläufer liegt im Wesentlichen im veränderten Titel, ferner im Wechsel des Verlages, der, ebenso wie die Redaktion, gar nicht mehr genannt wird. Oder soll etwa, neben dem wohl mehr als Strohmann vorgeschobenen Herrn Holm in Kreuzlingen, die auf dem Umschlag noch erwähnte Annoncen-Regie und Administration „Edition Wüthrich, Zürich, Postfach-Bahnhof“ (!) den Spiritus rector des Blattes vorstellen? — Der Inhalt setzt sich zusammen, wie das erstmal, aus Druckbogen verschiedener Uhlandscher Fachblätter, denen in jedem Heft (von wegen des Auftretens als Fachblatt „für die Schweiz“!) vier anscheinend eigens zusammengestellte Textseiten mit Beiträgen teilweise schweizerischen Inhalts vorangehen. Die Behauptung, ein solches Blatt sei in der Schweiz in „3000 Exemplaren verbreitet“, verrät eine geradezu beleidigende Geringschätzung der Urteilsfähigkeit der schweizerischen Maschinen-Ingenieure; wir gewärtigen über den Sinn dieser imposanten Zahl zunächst die genauere Definition durch den Herrn „Abonnements-Auslieferer“, auf die gewiss auch unsere Fachkollegen gespannt sind!

Wir schweizerischen Techniker wissen seit langem die ernsthafte deutsche Fachpresse wohl zu schätzen, so in den dafür in Betracht kommenden Kreisen auch „Uhland's praktischen Maschinen-Konstrukteur“. Wir lehnen aber diese „speziell für die Schweiz zugeschnittene Ausgabe“ als ein für unsere Ingenieure wertloses, durchaus unschweizerisches und aus blossen Geschäfts-Interessen „national“ drapiertes Unternehmen ebenso bestimmt ab, wie s. Zt. die sogenannte „Schweizer Ingenieur-Zeitung“. Wir ziehen auch auf geistigem Gebiet unverfälschte Nahrung vor. *Red.*

Die Wasserversorgung der Städte. In erster Auflage von Otto Lueger, weil. Prof. der Techn. Hochschule in Stuttgart. Zweite Auflage von Robert Weyrauch, Dr. ing., ord. Prof. der Techn. Hochschule Stuttgart. Zweiter Band. Mit 479 Abbildungen. Leipzig 1916, Verlag von Alfred Kröner. Preis geh. 30 M.

Mit diesem Band ist die zweite Auflage des rühmlichst bekannten Werkes, die „Wasserversorgung der Städte“ aus der Sammlung „Der städtische Tiefbau“ fertig erschienen, deren seit mehreren Jahren vergriffene erste Auflage von Prof. Otto Lueger verfasst war. Das Werk war seinerzeit schon das umfassendste Buch auf dem Gebiete der Wasserversorgung; die Neu-Auflage ist es heute in noch erhöhtem Masse. Nach der erfolgten Neugestaltung enthält nun der zweite Band: Die Verbesserung der Wasserbeschaffenheit, die Hebung, Aufbewahrung, Leitung und Verteilung des Wassers, sowie ein Literaturverzeichnis.

Die bedeutenden Fortschritte der Wasserversorgungstechnik hat der Verfasser in weitgehender Weise berücksichtigt; ganz besonders sind die Kapitel der „Wasserreinigung“ und der „Veredlungsverfahren“ durch die Behandlung vieler Neuerungen wesentlich erweitert worden (Wasserreinigung mittels Chlorverbindungen, Ozon, ultravioletten und andern Strahlen, u.s.w.). Zudem sind eine grosse Anzahl technischer Einzelheiten erwähnt, die sonst nur zerstreut in der Fachliteratur zu finden sind. Von besonderem Wert für den Fachmann ist die Behandlung der Probleme von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus, wobei die Darlegungen durch zahlreiche Beispiele erläutert werden. Ein sehr wichtiges Literatur-Verzeichnis vervollständigt das Werk in willkommener Weise.

Eine besondere Empfehlung braucht das Werk kaum und seine längst erwartete neue Herausgabe wird in Fachkreisen allgemein begrüßt werden.

R. Mr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse 5, Zürich 2

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Fachgruppe für Maschineningenieurenwesen.

Einladung

zu einer Sitzung auf Samstag, den 2. September 1916, nachmittags nach Baden.

Tagesordnung:

1. Protokoll der Sitzung vom 11. Juli 1914 in Bern.
2. Demission eines Mitgliedes der Fachgruppenkommission und Ersatzwahl.
3. Berichterstattung über die Arbeiten der Fachgruppe.
4. Verschiedenes.

Zeit und Ort dieser Sitzung sind gewählt in Anlehnung an die diesjährige Generalversammlung der G. e. P. und es ist dabei zu hoffen, dass die Kollegen sich zahlreich zusammenfinden werden.

Die genaue Zeit und das Versammlungsort werden den Mitgliedern noch durch persönliche Einladung bekannt gegeben.

Für die Fachgruppen-Kommission,

Der Präsident: W. Kummer.

Zürich, den 31. Juli 1916

Der Sekretär: A. Trautweiler.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Ausbildungsfragen

betr. die Eidgenössische Technische Hochschule.

In grosser Zahl laufen deutsch, französisch und italienisch ausgefüllte Fragebögen ein und eine erfreuliche Uebereinstimmung in den Hauptfragen lässt ein gutes Ergebnis unserer Erhebungen schon heute erhoffen. Als weiterer, über den Sinn der angestrebten Reformen aufklärender Beitrag erscheint auf den vorstehenden Seiten dieses Blattes eine der Redaktion zugekommene Auseinandersetzung von Prof. Dr. A. Stodola, auf die wir auch an dieser Stelle hinweisen. Sie bezieht sich speziell auf die Frage 3c im Fragebogen (vergl. Seiten 51 und 52 in letzter Nummer).

Wie zu erwarten war, sind manche unserer Sendungen als unbestellbar zurückgekommen, weil die Adressaten verzogen sind, ohne uns ihren neuen Wohnort angezeigt zu haben. Wir bitten daher, uns nach Möglichkeit solche Kollegen bekannt zu geben, die durch unsere Spedition nicht erreicht werden konnten. Fragebögen samt Erläuterung stehen zwecks Weitergabe an andere Kollegen zur Verfügung; bezügl. Wünsche sind unter deutlicher Adressen-Angabe durch Postkarte an das Bureau der G. e. P. zu richten.

Der Generalsekretär: Carl Jegher.

Stellenvermittlung.

Gesucht tüchtiger Elektro-Ingenieur mit mehrjähriger Praxis bei Elektrizitätsfirma (Fabrikation) und in Bau und Betrieb hydroelektrischer Anlagen. (2020)

Gesucht nach Deutschland junger Bauingenieur für Eisenbeton. (2021)

Gesucht nach Luxemburg Ingenieur, praktischer Statiker für Hallen- und Brückenbau. (2022)

Gesucht von schweiz. industriellen Unternehmen nach Ungarn praktischer technischer Leiter (unverheiratet) für die Ausbeutung grosser Bauxit-Steinbrüche mit mehreren hundert Arbeitern. (2023)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.

Dianastrasse 5, Zürich 2.